



СЕКЦІЯ 2 СВІТОВЕ ГОСПОДАРСТВО І МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ

УДК 338.46:629.73:339.137.2(045)

Ільєнко О.В.

*доктор економічних наук,
професор кафедри логістики
Національного авіаційного університету*

Козловська А.В.

*здобувач
Національного авіаційного університету*

РОЛЬ ПОСЛУГИ В РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

Розкрито сутність поняття «послуга» та її місце в системі світового господарства. Визначено вплив послуги на розвиток авіаційної галузі як на національному, так і на міжнародному рівні. Проведено аналіз конкурентоспроможності авіаційної галузі України в умовах глобальної конкуренції.

Ключові слова: послуга, конкурентоспроможність, глобальна конкуренція, світове господарство, пасажиропотік, авіаційна послуга, авіаційна галузь.

Ильенко О.В., Козловская А.В. РОЛЬ УСЛУГИ В РАЗВИТИИ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Раскрыты сущность понятия «услуга» и ее место в системе международного хозяйства. Определено влияние услуги на развитие авиационной отрасли как на национальном, так и на международном уровне. Выполнен анализ конкурентоспособности авиационной отрасли Украины в условиях жесткой глобальной конкуренции.

Ключевые слова: услуга, конкурентоспособность, глобальная конкуренция, мировое хозяйство, пассажиропоток, авиационная услуга, авиационная отрасль.

Ilienko O.V., Kozlovskaya A.V. ROLE OF SERVICES IN THE DEVELOPMENT OF AVIATION INDUSTRY OF UKRAINE IN TERMS OF GLOBAL COMPETITION

Discover the essence of the concept of service and its place in the world economy. Detected effect of services on the development of the aviation industry both nationally and internationally. Conducted analysis of the competitiveness of Ukraine aviation industry in the global competition.

Keywords: service, competitiveness, global competition, global economy, passenger volumes, aviation services, aviation industry.

Постановка проблеми. Розвиток сучасної світової економіки, який характеризується перш за все зростанням темпів змін тенденцій глобалізації світового господарства, сприяє не тільки посиленню коопераційних зв'язків між господарюючими суб'єктами різних країн, а й загостренню конкуренції між ними. Темпи глобалізації, що зростають, і загострення конкуренції мають безпосередній вплив на міжнародний ринок послуг, що зумовило посилений пошук шляхів впровадження стратегій інтеграції та диверсифікації виробництва.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сфера послуг займає все більш стійкі позиції у світовому господарстві. Для багатьох країн характерні тенденції збільшення обсягів виробництва послуг, зростання доходів від сервісної діяльності, зростання зайнятості у цій сфері, загострення конкуренції, збільшення експорту та імпорту послуг. Усе це викликає інтерес як світових, так і українських вчених. Розгляд теоретичної сутності даного поняття приймали такі науковці, як Х.О. Ворачек, С.С. Алексеев, Н.П. Индюков, С.О. Смельянчик, Д.І. Степанов, О.А. Красавчикова, К. Хаксвер, Б. Рендер, Р.С. Рассел, Р.Г. Мердик, В.В. Апопій, І.І. Олексин, Н.О. Шутовська, Т.В. Футало, О.А. Підпригора, Д.В. Боброва, Н.С. Кузнецова, В.В. Луць, О.В. Дзера, К. Лавлок, Е.Р. Норман, Е.Д. Шешенін, Н.Н. Иванов, О.М. Щуковська та ін.

Оскільки темпи розвитку світової економіки, що зростають, підвищують значення одного із найважливіших економічних законів – закону економії часу, в реальному житті зростає роль прискорення транспортних процесів, у результаті чого в єдиній світовій транспортній системі все більше уваги приділяється авіаційному транспорту, в якому саме послуги грають роль каталізатора, який забезпечує необхідний рівень конкурентоспроможності даної галузі в умовах жорстокої глобальної конкуренції.

Постановка завдання. Отже, нині актуальним стає питання підвищення конкурентоспроможності авіаційної галузі України як однієї з провідних складових розвитку української економіки та з'ясування ролі послуги та її впливу на розвиток цієї галузі в умовах глобальної конкуренції.

Виклад основного матеріалу дослідження. Варто зазначити, що термін «послуга» хоча і є зрозумілим поняттям, але його тлумачення не є однозначним.

Проведений аналіз визначення дав можливість виокремити низку характеристик, які є основними у визначенні поняття «послуга», а саме:

- 1) цінність (споживча вартість);
- 2) певний результат від отриманої послуги;
- 3) сам процес надання послуги (дія);

4) певна дія (набір заходів), спрямованих на отримання результату, тобто нерозривність діяльності та результату;

5) сукупність дій (користь), здійснений для задоволення потреб клієнта;

6) діяльність, корисний ефект якщо і має місце, то під час надання послуги. Наголошується, що послуга не має уречевленого результату;

7) отримання вигоди (задоволення потреб) через діяльність;

8) аналіз сутності благ, який несе в собі послуга [1, с. 268; 2, с. 16].

Зміни, які відбуваються у секторі послуг, у світовому масштабі настільки істотні, що сучасну економіку визначають як «сервісну» або «економіку послуг». Економічна сутність визначення «послуги» різні автори трактують по-різному, залежно від аспектів, які розглядаються. Наприклад, М.В. Солодков та Е.Г. Решетнікова визначають послугу: «як специфічну форму економічних відносин з приводу конкретної трудової діяльності...» [3, с. 8; 4, с. 64]; Е.Г. Росинський вважає, що послуга – це «специфічна політико-економічна категорія, яка виражає відносини праці, яка реалізується безпосередньо як корисний ефект діяльності і яка функціонує в базі споживання» [3, с. 10]; Л.В. Ткаченко визначив як «результат корисної діяльності, яка змінює стан обличчя або товару, які представляють економічні суб'єкти один одному за попередньою згодою» [5, с. 8].

Сфера послуг охоплює значну кількість видів діяльності, об'єднаних у групи за допомогою різних класифікацій, які розглядаються як на міжнародному, так і національному рівні. Так, у рамках класифікації СОТ (Світової організації торгівлі) виділяються більше 150 видів послуг, згрупованих

у дванадцять секторів. Окрім класифікації СОТ у світовій практиці використовуються класифікація Організації економічного співробітництва та розвитку (Organisation for Economic Cooperation and Development), Міжнародна стандартна галузева класифікація усіх видів економічної діяльності (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities) та інші.

Управління конкурентоспроможністю будь-якої організаційно-економічної системи, як діючого суб'єкта глобального ринку – це процес впливу на систему з метою переходу її у новий стан, на основі властивих цій системі об'єктивних законів. Для вітчизняних підприємств авіатранспорту, що працюють в суворих умовах конкуренції з іноземними авіаперевізниками, головною метою управління є забезпечення зростання ефективності і рентабельності виробництва на основі досягнень науково-технічного процесу, використання всього найкращого, що є в авіаційному бізнесі найбільш значних авіакомпаній світу. Основними конкурентними перевагами цивільної авіації порівняно з іншими видами транспорту є:

– висока швидкість доставки пасажирів, пошти і вантажу;

– значна економія часу пасажирів, що скористувалися авіаційним транспортом;

– велика безпосадочна дальність польотів, забезпечення перевезення без перевантаження (перевалки) вантажу;

– у низці випадків авіаційний транспорт є практично єдиним транспортом доставки пасажирів і вантажу у важкодоступні райони;

– найкоротші відстані повітряних маршрутів порівняно з маршрутами на інших видах транспорту.



Рис. 1. Структура авіаційних послуг

Між підприємствами і організаціями України існує дуже тісний зв'язок як в основному ланцюгу авіапідприємств (авіакомпаній, аеропортів), так і в потоці супроводжувачого сервісу – послуг з технічного та наземного обслуговування (хендлінг), авіаційних та неавіаційних комунально-побутових послуг (кейтеринг, інженерні мережі тощо). Узагальнена характеристика та групування цих зв'язків представлено на рисунку 1.

Чималий вплив на розвиток послуг міжнародного повітряного транспорту мають валютно-фінансова і кредитна нестабільність національних економік, платоспроможність окремих авіапідприємств.

До категорії найважливіших економічних проблем належить велика група технічних та технологічних проблем, рішення яких пов'язане з істотними витратами держав, авіакомпаній і міжнародних організацій цивільної авіації. Серед таких проблем у першу чергу необхідно назвати модернізацію парку повітряних суден, охорону навколишнього середовища, авіаційну безпеку, економію авіаційного палива, спрощення формальностей при міжнародних авіаперевезеннях, а також проблему експлуатації аеропортів. Варто зауважити, що спектр послуг, які надаються аеропортами дуже енерговитратний і заслуговує додаткового розгляду. Розгорнута структура послуг надана на рисунку 2.

Стан аеропортів України суттєво відрізняється від міжнародного рівня за критеріями технічного оснащення. Окрім аеропорту «Бориспіль», інші потребують реконструкції та модернізації.

Аналізуючи пасажиро потік, можна відзначити різкий його спад з набуттям України незалежності. Але на початку 2000-х років була зроблена спроба реанімувати галузь повітряних перевезень і дати імпульс до її подальшого розвитку. Це певною мірою вдалося, головним чином, за рахунок ініціативи, зусиль і фінансів вітчизняних приватних компаній-перевізників. Так, різке зростання обсягів пасажирських перевезень в 2008 році зумовлене такими ключовими факторами:

– зростання економіки України призвело до підвищення добробуту населення;

– запровадження у 2005 році безвізового режиму для громадян США, країн ЄС та досить великої кількості інших держав світу сприяло зростанню транзитного трафіку;

– в Україні почала працювати значна кількість зарубіжних авіакомпаній;

– «АероСвіт» і «МАУ» – стали активно розвиватися і зміцнювати свої позиції;

– програми по розвитку галузі з боку держави (введення у 2003–2004 рр. перехресного субсидування регіональних авіаперевезень).

Недавній глобальна економічна криза завдала по галузі досить відчутний удар: у 2009 році пасажирські перевезення знизилися на 17% (порівняно з 2008 роком). При цьому, як видно з графіка, подолати наслідки кризи вдалося досить швидко.

Вже у 2010 році пасажирські перевезення зросли на 19% до 2009 року, що дозволило практично досягти докризового рівня, а в 2011 році і зовсім перевищити його. Дані зміни відбулися через активність, пов'язану з чемпіонатом Європи з футболу, який проводився в Україні. Перевезені у 2012 році 8,106 млн авіапасажирів частково були обумовлені тим, що значна частина іноземних футбольних уболівальників прилітала вранці в день матчу, і ввечері того ж дня відлітала назад.

Таким чином, незважаючи на існуючі проблеми, галузь в останні роки активно розвивалася, доказом чого служать показники обсягів капітальних інвестицій в неї, а саме: 2010 рік – 616,9 млн грн, 2011 рік – 853,4 млн грн, 2012 рік – 775,4 млн грн, 2013 рік – 540,5 млн грн.

Значне погіршення ситуації спостерігається у 2014 році. На тлі політичної нестабільності в країні, анексії Криму та початку бойових дій на Донбасі Україна фактично позбулася трьох міжнародних аеропортів – «Сімферополь», «Донецьк» і «Луганськ», причому перші два входять до вісімки



Рис. 2. Класифікація аеропортових послуг за сферою призначення [6, с. 98]

найбільших аеропортів України. Варто зауважити, що проблема не тільки в самих аеропортах. Авіаперевізники відзначають падіння попиту на польоти і відмови значної кількості пасажирів – як тих, хто хотів летіти безпосередньо в Україні, так і тих, хто збиралися летіти через нашу країну транзитом. Тому першочергово для відновлення пасажиропотоку необхідно стабілізувати політичну ситуацію в країні та завершити конфлікт на Сході.

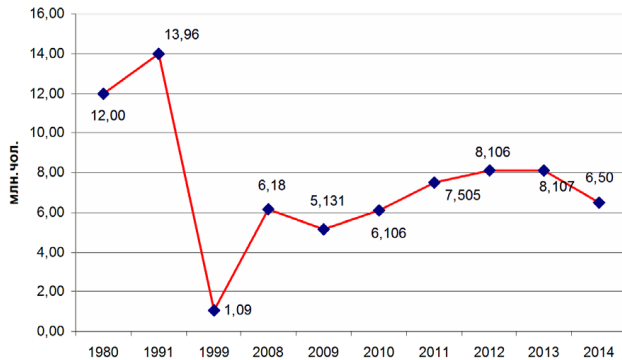


Рис. 3. Кількість пасажирів, перевезених українськими авіакомпаніями, млн осіб [7]

Ще однією важливою складовою у формуванні складного ланцюжку авіаційних послуг є авіакомпанія. Обсяг регулярних пасажирських перевезень авіакомпаній миру (внутрішніх і міжнародних), що підраховується у виконаних пасажиро-кілометрах (ВПК), зростає у середньому щорічно на 6,8%. Упродовж десятирічних періодів 1980–1990 рр., 1990–2000 рр. та 6 років ХХІ століття обсяг перевезень зростає у середньому щорічно на 5,7% і 4,5% відповідно.

Обсяг вантажних регулярних перевезень авіакомпаній миру (внутрішніх і міжнародних), що підраховується у виконаних тонно-кілометрах (ВТК), за останні роки зростає у середньому щорічно на 8,3%. На жаль, українські авіалінії ще далеко від міжнародних не тільки за числом прибутків, перевезених пасажирів та капіталу, а й за рейтингами, що оцінюють у першу чергу якість надання послуг.

У 2015 році, згідно з Skytrax, World Airline Awards – бажана нагорода якості для світової індустрії авіаперевезень, і є світовим еталоном досконалості авіакомпаній, також широко відома як «вибір пасажирів». Перша трійка найкращих авіаліній виглядає таким чином:

1. Qatar Airways (Катарські Авіалінії) – особливо відзначають відмінний сервіс, нові літаки, смачна їжа та обладнані крісла монітором з великою кількістю фільмів, книг, музики тощо.

2. Singapore Airlines (Сінгапурські Авіалінії) – різниця між Катарськими Авіалініями в складності обміну/повернення квитків.

3. Cathay Pacific Airways (Катей Пасіфік) – лідер 2014 року. Фактично – на одному рівні з попередніми авіалініями [8].

За версією журналу Fortune, головним критерієм виступало комфорт на борту, сервіс, вартість та їжа,

топ-3: Катарські Авіалінії, Emirates та перше місце у Сінгапурських [9].

Щодо українських авіаліній, то, згідно з оцінками Skytrax, МАУ мають дві зірки, з можливих п'яти. Це означає, що авіакомпанія надає низьку якість продукту (застарілі літаки, незручні місця на борту, погане кондиціонування на борту тощо) та/або низький рівень надання послуг обслуговуючим персоналом [10].

Лідери в галузі за обсягом прибутків станом на перше півріччя 2015 року, посідають американські авіалінії – American Airlines Group (42,7 млрд дол.), Delta Air Lines (40,3 млрд дол.) та United Continental Holdings (38,9 млрд дол.). За кількістю перевезених пасажирів у 2014 році – Delta Air Lines (12,94 млн осіб), Southwest Airlines (12,9 млн осіб) та China Southern Airlines (10 млн осіб) [11].

Висновки. Проведений нами аналіз визначення послуги як з теоретичної так і з практичної частини довів його актуальність і важливість як провідного чинника при формуванні конкурентоспроможності авіаційної галузі на світовому ринку.

Аналіз досвіду різних країн щодо їхньої участі в світових інтеграційних процесах свідчить про складність шляху надання послуг і необхідність врахування багатьох факторів зовнішнього середовища міжнародного співробітництва та власних можливостей і амбіцій.

Проведено дослідження стану ринку авіаційних перевезень в Україні та в світі дозволив виявити домінуючу роль послуги як початкового стану інтеграційного процесу, а також довів необхідність вирішення проблеми визначення єдиної системи критеріїв ефективності інтегрованих зусиль усіх учасників авіаперевезень, що і стане темою подальших наукових досліджень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Цивільне право України: підручник: у 2 т. / за заг. ред. В.І. Борисової, І.В. Спасиво-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – Т. 2. – 552 с.
2. Щуковская О.М. Правовое регулирование деятельности по оказанию правовых услуг: автореф. дис. ... на соискание учен. степени канд. юрид. наук: 12.00.03 / Ольга Михайловна Щуковская. – СПб., 2006. – 19 с.
3. Россинский М.Б. Сфера услуг в экономике развитого социализма / М.Б. Россинский. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1976. – 152 с.
4. Решетникова Е.Г. Сфера услуг: планирование, проблемы, перспективы / Е.Г. Решетникова. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1988. – 256 с.
5. Ткаченко Л.В. Маркетинг услуг: учеб. пособ. для студ. экон. спец. / Л.В. Ткаченко. – Д.: ДАУБП, 2000. – 102 с.
6. Павелко В.Ю. Забезпечення підвищення ефективності управління аеропортовим комплексом на основі концепції якості: монографія / В.Ю. Павелко. – Запоріжжя: ЗНТУ, 2014. – 320 с.
7. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cfts.org.ua/infographics/rezultaty_deyatelnosti_ukrainskikh_aviakompaniy.
8. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.worldairlineawards.com/Awards/worlds_best_airline.html.
9. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fortune.com/2015/07/07/worlds-best-airlines/>.
10. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.airlinequality.com/ratings/skytrax-airline-ratings/>.
11. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.iata.org/publications/pages/wats-passenger-carried.aspx>.